

رحلة السندباد

إختبار في الآثار البحرية

بقلم : تيم سيفرن

في الفتـرة بين ١٩٧٩ و١٩٨١م أبـدت وزارة التراث القـومي والثقافة بسلطنة عمان اهتمامها الرائع مما مكن من تنفيذ تجربة فريدة في الآثار البحريـة .. وهي بناء وتـركيب نموذج لسفينـة عربية تجارية قديمة وقيامها بـرحلة من مسقط الى الصـين عبر الطريق التجاري القديم وذلك خلال الاحتفالات بالذكرى العاشرة لتولى السلطان قابوس الحكم ، وكان الدافع الاساسي للمشروع الذى سمى « رحلة السندباد » هو اطلاع الناس على نطاق واسع على المنجزات الهائلة للبحارة العـرب القدمـاء والتى دخلت الى الادب في صورة قصص «الف ليلة وليلة» وتحت عنوان «رحلات سندباد» وممـا هو جـدير بـالثناء انتـاج فيلم تلفزيـونى حول الموضوع وترجمة الكتاب الى عدة لغات ونشر الموضوع في عدة مجلات مما يبشر بتحقيق الهدف من المشروع .

وانا اريد هنـا ان اذكر بعض الدروس المستفادة من بناء السفينـة ورحلتها عبـر ٦٠٠٠ ميل من الخليج الى الصين فى ذروة الرياح الموسمية عسى ان تكون هذه الدروس متعة للمؤرخـين الذين يدرسـون التاريـخ البحرى والتاريخ التجارى للخليج .

ولنتنـاول اولا حجم السفن التجـاريـة العربية القـديمة والتى لا نجـد عنها ايـة تفاصيل فى النصوص التاريخية .. فى رأيي ان الحجم المتوسط للسفن التجارية العربية القديمة من القرن الرابع الى القرن السابع كان يتراوح بين ٤٥ و١٠٠ طن . وربما كانت تـوجد سفينـة كبيـرة بصفـة استثنـائيـة وبحمولة تصل الى ٦٠٠ طن ولابد ايضا انها كـانت موضـع الاعجاب وكتب عنهـا عـلى اساس انها شىء غير عادى .

عـلى اى الاحوال فقـد تقرر ان تكـون السفينة العمانية موضع التجربة حمولة ٦٠ طنا واطلق عليها اسم (صحـار) وهو اسم اهم الموانىء العمانية خلال القرون من ٩ الى ١٢ وقد تم تصميمها بهذه الحمولة لكى تمثل احسن تمثيل السفن القديمة كما يرجع السبب فى اختيار هذا الحجم الى التنسيق بـين اقتصاديـات التجارة ومشـاكل بنـاء السفن عمليا . اذ لو كان الوزن اقل من ٤٥ طنـا لما كـانت ملائمـة للرحلات التجـارية الطويلة ولما كانت قادرة على حمل الكميات المـطلوبة من البضـائـع التى تمكنهـا من منـافسة السفن الاكبـر حجمـا فى مجـال التجارة . اما السفن الصغيرة فكانت مفيدة جدا للرحلات التجارية على السواحل فقط اذ كـان بالامكـان تشغيلها بـطاقم صغير من البحارة قد يكون أسرة واحدة ، ولكن هذه السفن الصغيرة لم تكن قادرة على اجتياز تقاطعات الطرق البحرية وتصاب بخسائـر فادحة .

ثانيا : كانت عملية بناء السفن ذات الحجم الاكبر من ١٠٠ طن معقدة ومكلفة ويرجع سبب ذلك الى مشكلة تـوفـير الاخشـاب . ويمكن الافتـراض بـأن اخشـاب الاطار الخارجي والاجزاء المقوسة التى استخدمت فى السفن العربية المبكرة جاءت من المصادر المحليـة بينمـا استـوردت القـطع الطويلة المستخـدمـة فى الكيلة الاضـلاع الطويلة

والعـوارض والقوائم الخـارجية غـالبا من سواحل مالابار الهندية التى كانت المصدر التقليدى للاخشاب ، اذ كانت جبال مالابار - ولا تزال - قادرة على توفير عوارض طولها ٨٠ قدما او حتى ١٠٠ قدم ، وكانت المشكلة الاولى هى نقـل هـذه القـطع الكبيـرة من الأخشاب الى الساحل ، ثم نقلها فيما بعد الى اماكن بناء السفن فى الخليج . والكيلة المستخدمة في السفينة (صحار) كان طولها ٥٢ قدما ومعهـا مقطع حجمـه ١٥ × ١٢ بوصة ، وهذه الكيلة مع الاجزاء الخشبية الطويلة نقلت على متن سفينة ريفية هندية الى مينـاء صور فى عمـان وكانت الاجـزاء الخشبيـة تفـوق سعـة مخـزن السفينـة وشحنها على ظهر سفينة ريفية جعلها غـير مستقرة بل وتمثل خطورة .

وفي عهد المراكب الشراعية لابد ان مثل هـذه الشحنات من الاخشـاب الطويلة قد فرضت قيودا صارمة اثناء حملها على ظهر السفن . وعلى الرغم من انه كان يمكن جرها او سحبها الا ان ضياع الاجـزاء الطويلة الضرورية اثناء الرحلة كان محتمـلا نظرا لان مثل هذه الرحلات استغرقت مابين ١٧ و١٢ يـومـا ، لذلك تم بنـاء بعض السفن التجارية على ساحل مالابـار نفسه . وذلك كما قلنا لان السفن التى تم بناؤها في بلدان الخليج كانت مقيدة من حيث الحجم بسبب الصعـوبـة فى نقـل الاخشـاب الطويلة الى الخليـج ، واذا كان حجم السفن بـين ٤٥ و١٠٠ طن فان معنى ذلك ان الغاطس كان يصل لعمق ٣ اقدام عندما تكـون السفينة فـارغة والى عمق ٨ اقـدام عندمـا تكـون بحمـولتها الكـاملة ، وهى أرقام تقـريبيـة تعـطينا فكـرة عن عمق الميـاه المـطلوب فى موانىء الخليج . امـا مسألة مـواقع هـذه الموانىء فهى موضوع نقاش بين الباحثين واريد ان اؤكد هنا بأنه من الضرورى لنا عند اكتشاف الموانىء القديمة ان نتجاهل المعايير الأوروبية للموانىء المثالية ونركز على مواصفات السفن التجارية العـربية ، ففى الميـاه الاوربيـة يفتش صـاحب السفينـة العـاقل عن ملجـأ آمن لتفـادى التـدهـور المفاجىء للطقس ويفتش عن مدخـل سهل للميناء فى وجه رياح مضادة وعن مياه عميقة لمـواجهـة المـد الادنى وارصفـة لتفـريـغ الشحنة ... الخ . ولكن المواصفات فى المياه العربية تختلف من حيث الاولويات ، حقيقة ان المـواصفات السـابقـة يـرحب بهـا ان تـوافـرت ولكن كـان اول شىء يبحث عنـه صاحب السفينة العربية هو مصدر للمـاء العذب كي يزود احـواضه بـه قبل القيـام بسفر طويل .. كما ان الملاح العـربى كان يحتاج الى ارض ثابتة - اى الى قاع يصلح لتثبيت المرساة فى الاعماق التى تتراوح بين ١٠ و٢٠ قدما .

ومن هذه الناحية فان قاعا رمليا متماسكا يعتبر افضل من قاع مرجـانى كان يعتبـر رديئا للغاية .

ثالثا : فـان السفينة العـربية تحتـاج الى شاطىء متدرج الانحدار وتختلف السفينة التجارية العربية التقليدية من هذه الناحية عن نظيرتها الاوربية ..

وكانت الطريقة المتبعـة لتفريـغ وشحن البضائع من سفينة عربيـة هى استخدام المراكب الصغيرة التى تتردد بين الشاطىء والسفينة ربما من فم جـدول صغير يـزود السفينة بالماء العذب للشرب .. او بواسطة ارسـائها عـلى القـاع عنـد المـد كي تبقى السفينة مائلة على ارض القاع عند الجزر ، وفي هذه الحالة يمكن تفريغ الشحنة بواسطة الحمالين مباشـرة اذ يمكن في هذه الحـالة الوصـول الى السفينة بـالخـوض في المـاء الضحـل .

وفي رأيي ان التمـور والخيـول بصفـة

خاصة كان يتم شحنها وتفريغها بهذه الطريقة في الشحنات التجارية مع الهند .

والمعروف ان الخيول كانت تمثل صعوبة بالغة اثناء شحنها على السفن . فكان عليها ان تمشى على الرمال ثم على ممر خشبي مائل ثم الى السفينة المائلة على احد جانبيها .

وهناك سبب هام آخر يقتضى ضرورة تواجد شاطىء ناعم منحدر للسفن العربية القديمة ، وهو انه كان من الضرورى لهذه السفن ان تنظف وهى راقدة على الرمال مرات اكثر بعد اسفارها في المياه الدافئة مقارنة بالسفن التى تبحر في المياه الاقل دفئا .. وكانت عملية التنظيف تتم بواسطة ترك السفينة في وضع مائل على الرمال واستغلال المد في تسهيل عملية التفريغ وتبديل ثقل الموازنة وتنظيف ومعالجة الاخشاب الداخلية وصبغ بدن السفينة من الخارج لوقايته .

وكانت هذه العملية - وخاصة عملية صبغ السفينة ضد التآكل - ذات اهمية اكثر في المياه الخليجية واكثر من اهميتها في المياه الشمالية .. وكان تكرار العملية مرات عديدة ضروريا لسببين :

أولا : ان السفن المشدودة بالحبال - أى التى كانت اجزاء بدن السفينة فيها تضم بواسطة حبال الجوت - كانت تحتاج الى معالجتها داخليا بالزيوت النباتية حفاظا على العقد وكان تكرار هذه العملية ضروريا كل ٦ او ٨ شهور حفاظا على السفينة .

وثانيا : وهو سبب اكثر الحاحا . ضرورة تنظيف السفينة العربية لتخليص بدنها من الدهون الوقائية المتراكمة والتى كانت عبارة عن دهن لحم الضأن والكلس ، وتكسيتها بطبقة جديدة من المادة الوقائية باليد .

وفي الحقيقة فان عملية التدهين الوقائي المذكورة لم تكن سوى عملية مؤقتة لان الدهان تصلب بعد بضعة اسابيع وتشقق عندما اجتازت السفينة البحار ثم « تقشر » واذا بقى اى جزء من الخشب مهما كان صغيرا بعد التقشر مكشوفا تعرض بدن السفينة لهجوم دودة السفينة التى تتسلل الى الخشب عن طريق الجزء المكشوف ويبدأ بدن السفينة في التآكل بطريقة تجعله مثل الاسفنج ، حتى تصبح السفينة كلها معرضة للتحطم .

وليس لدينا معلومات عن درجة الخطر التى هددت السفن بسبب هذه الدودة في مياه الخليج في الماضي ولكن اذا نظرنا الى الاختبارات العصرية التى رتبناها بخصوص سفينة (صحار) في ميناء مسقط لوجدنا انه في فترة ٦ اسابيع بعد ان علقنا اجزاء نموذجية من الخشب غير المدهون خارج بدن السفينة ثم قمنا بفحصها في ميناء بيبور بالهند وجدنا ان الديدان قد أكلت سائر الشرائح الخشبية غير المدهونة وسمكها ٢ بوصة لدرجة انه كان يمكن تحطيمها باليد وبسهولة ..

خلاصة القول ان بدن السفينة غير المدهون بالدهان الوقائي لا يدوم الا لمدة تقل عن ستة شهور .

الحاجة اذن لشاطىء مناسب لامالة السفينة وتنظيفها ودهنها كانت ملحة عند الملاحين العرب كما كانت الحاجة ملحة الى ملجأ ضد العواصف ، وكان الملاح العربى مضطرا الى تنظيف ودهن سفينته مرارا .. وكانت الاوضاع الجوية في الخليج تتصف بكثرة هبوب الرياح الشديدة .. ولكن المؤشرات في الخليج حذرت الملاحين مسبقا من العواصف وكان صاحب السفينة على معرفة بتواجد الملاجىء بالقرب من موقعه وكانت هذه المعرفة تكفيه في مثل هذه الظروف ..

اذكر على سبيل المثال ميناء قلهات العمانى وكان ميناء مكشوفا للغاية اثناء

رداءة الطقس حسب معايير الغربيين ولكن كانت تتواجد بالقرب منه حوزة آمنة فى شمال رأس الحد على مسافة يوم واحد حيث تلجأ اليها السفن حتى تهدأ العواصف . كذلك يوجد ملجأ ضد الرياح وراء جبل صغير يقع على بعد بضعة أميال شمال خورفكان على الشاطىء .

والآن .. ما بال السفن العربية التجارية القديمة نفسها ؟ ان بناء سفينة (صحار) اعطانا الفرصة لنفهم مباشرة المشاكل والفوائد المتعلقة بطريقة الشد بالحبال الشهيرة فى صناعة السفن العربية وربما تكون (صحار) آخر سفينة مشدودة بالحبال اجتازت البحار . لذلك فقد تم تدوين بيانات بنائها ومدى متانتها بدقة تامة . ان النقطة الاولى فى بنائها التى اجتذبت الانتباه هى ضخامة الاحجام المطلوبة من المواد الخام من الياف جوز الهند . سبق لى ان ذكرت مشكلة نقل الاخشاب الطويلة واقول ان رزم هذه القطع من الاخشاب الطويلة احتاجت الى حبل ليفى طوله حوالى ٤٠٠ قدم وكان يحتاج الى ٥٠ الف ثمرة جوز الهند واعتقد بان بعض هذه المواد الخام كانت متواجدة محليا فى القرون القديمة وكانت المواد المطلوبة لصناعة بناء السفن من اهم السلع التجارية الهندية ولم تقتصر المسألة على استيراد الحبل العادى المصنوع من الجوت لان الحبل او الخيط المطلوب لبناء السفينة كان من نوع خاص وكان يجب ان يعالج بتعطينه ونقعه فى محلول الملح وليس فى الماء المالح ثم يفصل بدقة عن الفضلات العالقة فيه من قشر جوز الهند وذلك بدقه بالهراوات الخشبية ثم يغزل بعد ذلك باليد .

والملاحظة الثانية عن السفن المشدودة بالحبال هى انها أكثر متانة مما كان متصورا ومنذ ان كتب ماركو بولو بأن هذه السفن كانت «رديئة للغاية واكثرها غرقت لانها لم تكن مثبتة بالمسامير بل مشدودة بالخيوط المصنوعة من الياف جوز الهند»[1] لقد فقدت السفن العربية المشدودة بالحبال بذلك النص سمعتها دون مبرر .

ان سفينة (صحار) التى ربطت بالحبال كلية ولم يستخدم مسمار واحد فى هيكلها ابحرت لمدة سبعة شهور ونصف على الطريق الى الصين وواجهت بعض الاوضاع الصعبة فى بحر الصين الجنوبى دون ان يسبب اى خيط مصنوع من الجوت اية مشكلة . وفى الحقيقة كانت (صحار) فى نهاية الرحلة سليمة البنية مثل اى سفينة مثبتة بالمسامير من نفس الحجم . ان الصناع الذين ربطوها ادعوا بانها يمكن ان تبقى صالحة لمدة ٦٠ او ٨٠ سنة وربما لقرن من الزمان اذا عولج بدنها بانتظام بالزيت النباتى . وقد تم فك بعض اجزاء من زوارق مشدودة بالحبال صنعت منذ ٣٠ سنة او اكثر فى ساحل ملبار ثم فحصت فاكتشف ان حبالها الداخلية كانت فى احسن حال وأنا لذلك لا أشك فيما قاله هؤلاء الصناع . وعلى العكس وجدت ان المسامير الحديدية التى استخدمت فى بناء المراكب التقليدية حديثا صدأت بسرعة فى المياه المالحة الدافئة وكثيرا ما تسبب هذه المسامير الصدئة اصابة الاجزاء الخشبية المحيطة بها وهكذا تسبب (الداء الحديدى) مما يؤدى الى ضرورة اما استبدال جميع

---

(١) رحلات ماركو بولو (مترجم من رونالد لاتام) سلسلة كتب بنجوين ١٩٥٨ ص ٣٦

الاجزاء الحديدية كل ٨ او ١٠ سنوات واما هجر السفينة .

وبالنسبة لدعوى ان السفن المشدودة بالحبال قد تم الانصراف عنها بعد ان ادخل الاوروبيون المدفعية فى الحروب البحرية فى المجيط الهندى هذه الدعوى ايضا مشكوك فيها ، وذلك لانهم يبررون ذلك بان السفينة المشدودة كانت سهلة الكسر نتيجة صدمة سقوط قنبلة المدفع عليها . ورغم اننا لم نقم بتجربة تركيب مدافع على ظهر (صحار) الا انه يمكننا ان نقول ان بناء السفينة المشدودة يسمح بطبيعته بتوزيع وانتشار موجات الصدمة وبدرجة اكبر من السفن المثبتة بالمسامير والتى تكون اكثر صلابة . واعتقد ان هجر السفن المشدودة بالحبال لم يكن نتيجة هذه الدعوى وانما كان نتيجة الاسلوب الجديد فى بناء السفن الذى ادخله الاوروبيون والذى عرف نتيجة مجىء الاوروبين الى المياه العربية .

ويقول البعض بان السفن المصممة بطراز مؤخرة مربعة بما فيها السمبوك والغانجة اعتمدت على تصميمات السفن الاوروبية فى القرنين السادس عشر والسابع عشر . وقد اكدت عملية بناء (صحار) هذه الفرضية . فقد وجدنا اثناء بنائها ان تثبيت السفينة بالحبال غير ملائم للوصلات ذات الزاوية القائمة والموجودة فى مؤخرة السمبوك والغانجة . وان الربط بالحبال يناسب السفن التى لها طرفان مزدوجان اى الزوارق التى تصل الى نقطة اما فى الطرف او المؤخرة مثل البوم (كان تصميم صحار قائما على طراز البوم) والبقارة والبتيل والبيدان ففى هذا التصميم تجمع اطراف الالواح الخشبية فى زاويتين حادتين ويمكن لذلك ربطها بسهولة . لذلك اعتقد ان هذه الاشكال المزدوجة هى فى الاصل تصميم عربى قديم فى المناطق التى استخدمت فيها الحبال كوسيلة الربط . اما السبب الثانى للكف عن استعمال الحبال فى بناء السفن فيرجع الى انه مضيعة للوقت بالمقارنة باسلوب استخدام المسامير . ولهذا الموضوع امثلة من شمال اوروبا فهناك بنيت سفن قديمة ابتداء من السفن الشراعية الاغريقية الى سفن الفايكنج الطويلة وذلك باسلوب بناء «الهيكل اولا» اى بناء بدن السفينة من الالواح الخشبية مثل قشرة البيضة ثم ادخال الاضلاع فيه فيما بعد . ويمكن لنا ان نتصور مدى دقة هذا الاسلوب وتعقيده خاصة عند جمع اضلاع السفينة ثم ربطها بالالواح الخشبية فى المرحلة الثانية وشد السفينة بحبال الجوت يستلزم اختيار اسلوب بناء (الهيكل اولا) لانه اذا وضعت الاضلاع فى اماكنها اولا كان شدها بالحبال داخليا مع الالواح الخشبية امرا غير قابل للتنفيذ . وهكذا مثلما حدث فى شمال أوروبا فان التغيير فى الاسلوب الى تثبيت الاضلاع أو أو (البناء الهيكلى) اصبح اسلوبا مفضلا ليس بسبب تغير تصميم السفن ولكن بسبب السرعة التى يوفرها بناء السفينة بالمسامير .

بعد صنع السفن المشدودة كيف كان سلوكها عبر البحار ؟ فى الاجابة على هذا السؤال تصلح تجربة (صحار) الى حد ما فيما يتعلق باداء سفينة من طراز (بوم) فحسب مع انه يمكن ان نستنتج بعض النتائج بصفة عامة منها انه يمكن لسفينة من طراز بوم ان تبحر ضد اتجاه الريح وبنفس الدرجة التى تستطيعها معظم السفن الشراعية الاوروبية فى القرن الاخير .. لقد اتجهت صحار فعلا بانحراف ٥٠° عن الرياح السائدة وبعد ان يحسب التفاوت المسموح به فى الانحراف الذى تسببه الرياح نجد أنها حققت بالفعل

انحرافا يصل الى ٧٥° عن اتجاه الرياح رغم ان هذا الانجاز تطلب قوة ٣ ـ ٤ او أكثر . على كل حال يجب ان نؤكد بان الغرض من اتباع الطريقة العادية فى تسيير هذه السفن التجارية لم يكن احراز اقرب زاوية ممكنة ضد الرياح . فقد لاحظنا ان البحارين العمانيين فى قيادة (صحار) قد استفادوا من الرياح السائدة بسهولة دون المحافظة على اتجاه دقيق محدد بل شجعوا السفينة على التحرك مستغلين الرياح أحسن استغلال . وهذه العادة وثيقة الصلة بموضوع تجارة العرب التى كانت تحكمها اوضاع الرياح الموسمية المواتية لتقوم برحلتها . وعند الحاجة كان بامكان السفن ان تبحر مستغلة الرياح الارضية والبحرية عند السواحل . واظن ان السفن كانت تحدد اتجاهاتها حسب الرياح السائدة نهارا والنجوم ليلا . لذلك ليس هناك ما يدعو الى الجدل التقليدى حول ما اذا كانت السفن العربية القديمة تستخدم البوصلة او لا . فقد كانت السفن تسير طبيعيا ولم تتعرض لعملية التوجيه الملاحى وقد وجدنا على ظهر (صحار) ان جهازا بسيطا مثل (كمل) Kamal كان يكفينا لتحديد المكان شمالا وجنوبا فى حدود ٣٠ ميلا وذلك بعد تدريب لمدة بضع ساعات فقط . واذا اخذنا بعين الاعتبار ان معظم السواحل فى الطريق الشرقى تقع شمالا وجنوبا على خط العرض فان الحركة فى المياه بمساعدة (كمل) لتحديد خط العرض ومساعدة الرياح والنجوم لتحديد الاتجاه كانت تكفى للرحلات التجارية الى الهند وما وراءها .

ان بعض الاحصاءات التى تتعلق (بصحار) قد تكون مفيدة للباحثين المهتمين بتاريخ تجارة العرب عبر المسافات الطويلة . فقد ابحرت صحار يوميا مسافة من صفر (بالقرب من خط الاستواء) الى ١٢٠ ميلا فى احسن فترة ٢٤ ساعة فى بحر الصين الجنوبى وبرياح مواتية وكان متوسط المسافة المقطوعة يوميا يتراوح بين ٤٠ و ٦٠ ميلا نظرا لمدى السفينة وسرعتها . وكان طاقم (صحار) عبارة عن ٢٠ شخصا وهو عدد معقول لتشغيل السفينة لان عملية تغيير اتجاه السفينة واشرعتها كانت متعبة جدا . ولم يكن هناك سبب فى القرون الوسطى يمنع حمل السفينة لضعف هذا العدد أو حتى ثلاثة أضعافه بما فيهم التجار وعائلاتهم . ولم تشكل مسألة التموين أي مشكلة ولم تفرض اية قيود على مدى السفينة تجاريا . وقد جمعنا المواد الغذائية الطازجة على متن السفينة من الموانىء التى مررنا بها وعلى الرغم من عدم توافر التبريد الا انها ظلت صالحة للاكل لحوالى عشرة ايام . وبعد ذلك كانت وجبة الطعام تتكون من الارز والسمك والتمر وكانت منعشة جدا . وقد حملنا الماء فى احواض حديدية لكنه تبين بعد تجربة قمنا بها ان حوضا خشبيا مشدودا بحبال الجوت مثل بدن السفينة كان يكفى لهذا الغرض .

اخيرا انقل نموذجين من النصوص القديمة لدقة تعبيرها عمليا . وانني اقدرها الآن اكثر من اى وقت مضى .. فابن ماجد المرشد الكبير من ميناء صور حيث تم بناء (صحار) كان قد اكد على ضرورة مراقبة دفة السفينة باستمرار . وقد كان على حق فان دفة السفينة هى الجهاز الذى سبب كثيرا من المتاعب لنا . وقد اضطررنا لاعادة شدها اكثر من مرة لتبقى فى محلها اثناء الرحلة رغم ان ذلك تطلب اندفاع السباحين اليها لشد حبالها فى مياه كانت تكثر فيها كلاب البحر المفترسة . كما اقدر كل التقدير السبب الذى دفع ابن ماجد الى ذكر المرور بخليج ملقا بالتفصيل وخاصة نقطة العبور من ساحل سومطرة الى سواحل مالايا .

وكانت هذه هى النقطة التى كادت صحار تغرق فيها وقد عرفت ان الطريقة الوحيدة لعبور خليج ملقا هى ان أبدأ بالتمسك بجانب سومطرة كى استغل الرياح الليلية التى تهب من الجبال واستفيد من المد العالى الناتج من تلك الرياح . ولكن تأتى النقطة الهامة حين ترجع المياه من ضحل سومطرة وتهدد بحبس السفينة وهذه هى اللحظة التى يجب فيها التمسك بالمر الموجود بجانب مالايا والعبور عبر التيارات المائية الضيقة والسريعة للرمال الجنوبية . وقد كشطت صحار بطريقة ما عبر المر بفضل مجهود ضخم من بحارتها لانهم جروها من الضحل بايديهم بينما كنا نغير فى نفس الوقت اتجاهها . وقد واجهت السفن العربية هذا الخطر طوال قرون وعبرت المر

سنة بعد اخرى متبعة التعليمات الملاحية التى دونها الملاح البحرى الذى كان موطنه

على بعد ٤ آلاف ميل فى عمان وفى القرن الخامس عشر . وقد نجحت السفن العربية القديمة فى اجتياز البحار مثل (صحار) واننى لأفخر بأن أتيحت لى الفرصة لأبحر فى رحابها .

